

AO DUURZAAM VERVOER



Op 5 september 2019 staat voor uw commissie Infrastructuur en Waterstaat een Algemeen Overleg duurzaam vervoer gepland. RAI Vereniging maakt bij de onderwerpen Klimaatakkoord, gedifferentieerde parkeertarieven en fraude met biodiesel enkele kanttekeningen

1. KLIMAATAKKOORD

RAI Vereniging onderschrijft de noodzaak van het treffen van maatregelen om de CO2 uitstoot van de mobiliteit in Nederland belangrijk te beperken. Gezien de grote maatschappelijk en financiële impact van de noodzakelijke maatregelen, is een zorgvuldige planning en implementatie van groot belang. RAI Vereniging raadpleegt op dit moment haar leden om tot een definitief oordeel te komen over het thans voorliggende Klimaatakkoord. Een eerste reactie op het Klimaatakkoord gaven we al in ons [persbericht](#) van 28 juni jl.

RAI Vereniging ziet in de voorstellen van het Kabinet meer realisme waar het de beschikbaarheid van volledig elektrische personenauto's betreft. Ook zijn de voorstellen van het Kabinet evenwichtiger waar het de stimulering van de volledig elektrische auto's betreft. Toch maken we wel enkele kritische kanttekeningen. In onze ogen laat het Kabinet kansen liggen om de CO2-uitstoot door nieuwe personenauto's verder te verlagen.

- (1) **Verjong wagenpark gaat te traag.** De reden hiervoor is het feit dat de BPM niet verder wordt afgebouwd, zoals eerder door toenmalig staatssecretaris Wiebes wel is toegezegd. Dit, tezamen met de hogere BPM als gevolg van de introductie van de WLTP, maakt dat de verjonging van het wagenpark te langzaam gaat en het zorgt er tevens voor dat onzuiniger, gebruikte auto's uit het buitenland worden ingevoerd.
- (2) **Aandacht voor de PHEV's en hybride auto's.** De nieuw op de markt komende plugin hybrids en hybrid auto's leveren een belangrijke bijdrage aan de CO2-reductie. In de transitie naar zero-emissie wordt dankzij deze technologie elektrisch rijden voor een grotere groep automobilisten haalbaar en betaalbaar. De auto-industrie zet daarom naast volledig elektrische auto's, volop in op de ontwikkeling van deze technologieën. De nieuwe generatie PHEV's kunnen inmiddels 80 – 100 kilometer volledig elektrisch rijden. De PHEV technologie is daarmee bij uitstek geschikt voor Nederland, waar de gemiddelde woon-werkafstand circa 22 kilometer bedraagt. RAI Vereniging wil de CO2 uitstoot van ons wagenpark sneller terugdringen en pleit daarom om nog eens heel goed te kijken naar een gunstiger, fiscale behandeling van PHEV's en hybrids, waarbij het fiscale voordeel voor PHEV's mede wordt bepaald op basis van het werkelijk aantal gereden elektrische kilometers
- (3) **Openbreken van lopende afspraken,** zoals het voorstel om de bijtelling voor zakelijke auto's al op 1 januari 2020 te verhogen van 4 naar 8 % ondermijnt het noodzakelijke draagvlak en wordt door RAI Vereniging afgewezen;

- (4) De geopperde aanpak in de autofiscaliteit van **'hand-aan-de-kraan'** ondergraaft in ernstige mate de gewenste voorspelbaarheid van beleid voor de consument alsook voor de autobranche. Voor autofiscale maatregelen wordt tot op heden een leadtime van minimaal 12 maanden aangehouden. Wij roepen u op hier aan vast te houden.
- (5) **Vrachtautoheffing.** De fondsen die beschikbaar komen bij het systeem van kilometerbeprijzing voor vrachtauto's worden ingezet voor de verduurzaming van vrachtauto's. Echter dit standpunt lijkt te worden losgelaten. Het is begrijpelijk dat de exploitatiekosten van een systeem van vrachtwagenheffing, alsmede de gedeelde inkomsten (vignet en accijnzen) in mindering van de inkomsten worden gebracht. Echter, elke verdere verwatering en dus vermindering van de beschikbare middelen voor verduurzaming van vrachtauto's is onacceptabel voor de RAI Vereniging.
Eén en ander heeft RAI Vereniging ook kenbaar gemaakt in dit [position paper voor de consultatie over het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing](#)

2. DIFFERENTIATIE PARKEERTARIEVEN

RAI Vereniging ziet een op het oog sympathiek doel verworden tot een draak van een regeling. De essentiële vraag bij dit voorstel: welk doel staat centraal? Als het gaat om CO2-reductie dan is het goed om de parkeertarieven in lijn te brengen met de vastgelegde CO2-waardes. Als het gaat om de reductie schadelijke uitstoot dan is het goed om de euro-klassen als uitgangspunt te nemen. Als het gaat om ruimtebeslag in de stad dan zijn hoge parkeertarieven zonder 'aanzien des persoons' een mogelijke oplossing. Elke ander invulling is niet effectief, niet handhaafbaar en niet juridisch houdbaar vindt RAI Vereniging. Overigens zal een nultarief voor elektrische auto's op korte termijn vooral de zakelijke rijder bevoordelen, die toch al de grootste voordelen van elektrisch rijden ervaart. In onze ogen vergroot dat het draagvlak voor Klimaatmaatregelen bij het autopubliek niet.

Zie hier ook het volledige [position paper over differentiatie van parkeertarieven van RAI Vereniging](#) dat voor de consultatie over dit onderwerp is opgesteld.

3. ONDERZOEK BIODIESELFRAUDE

RAI Vereniging kan hier kort over zijn: fraude is ongewenst en strafbaar.

Het Platform duurzame biobrandstoffen (RAI Vereniging zit in het bestuur van deze organisatie) vindt deze fraude buitengewoon ernstig en juicht de serieuze en strafrechtelijke aanpak daarvan van harte toe. Het is van groot belang dat bedrijven, consumenten en andere partijen kunnen vertrouwen op gecertificeerde en bewezen duurzame biobrandstoffen om de transportsector klimaatneutraal te maken. Het Platform heeft de eigen leden nog eens gevraagd te bevestigen dat zij volkomen betrouwbaar handelen.